

BULLETIN ÉCONOMIQUE du TRANSPORT

JUILLET 2003 — NUMÉRO 28

CONJONCTURE ÉCONOMIQUE

Générale

Transport

Indice des prix _____ 4

Investissements _____ 5

Marché du travail _____ 8

ÉTUDE MODALE

Transport aérien _____ 10

ANALYSE

Tourisme d'affaires _____ 15

ÉTUDE MODALE : Transport aérien de passagers

ANALYSE : Les déplacements des personnes au Québec

Québec 

Le transport aérien de passagers

De nombreuses turbulences secouent le secteur du transport aérien depuis déjà plusieurs années. Les transporteurs doivent composer avec de nouvelles réalités, particulièrement depuis 2001. La dernière analyse du secteur aérien parue dans le *Bulletin économique du transport* remonte à décembre 2000. Incorporant aujourd'hui des données couvrant l'année 2001 dans son ensemble, l'auteur s'attarde sur l'évolution entre 1996 et 2001 de plusieurs indicateurs pour les principaux transporteurs canadiens, soit Air Canada et, jusqu'en 2000, les Lignes aériennes Canadien international.

Dans un second temps, l'attention se porte sur les plus importantes liaisons aériennes entre le Québec et des villes canadiennes. Une analyse des principales tendances en ce qui concerne les passagers est effectuée pour la période se situant entre 1994 et 1999. Enfin, un examen semblable est proposé pour les liaisons entre le Québec et certaines villes des États-Unis.

(voir page 10)

Le tourisme d'affaires

Le numéro précédent du *Bulletin économique du transport* démontrait l'existence de liens de causalité entre les échanges économiques et les déplacements des personnes. En outre, une analyse détaillée des déplacements des gens d'affaires était proposée. Ce tourisme d'affaires a sans aucun doute des effets sur l'économie, mais de quel ordre de grandeur parle-t-on? Et que réserve l'avenir à ce genre de déplacement?

Dans cette seconde partie d'une étude sur les déplacements des gens d'affaires au Québec, l'auteur, par le biais d'une revue de littérature approfondie, présente des estimations de l'ampleur des impacts économiques du tourisme d'affaires en matière de valeur ajoutée, d'emploi et de revenus gouvernementaux pour l'ensemble du Québec, ainsi que par secteur d'activité économique.

Par la suite, le contexte et les motifs favorisant les déplacements sont brièvement exposés, et l'importance des infrastructures et services de transport est mise en relief. En dernier lieu, il est question des tendances susceptibles d'influer sur les déplacements des gens d'affaires et des impacts potentiels de celles-ci. (voir page 15)

Le présent bulletin est produit par
le **Service de l'économie et du plan directeur en**
transport
de la **Direction de la planification**
du ministère des Transports du Québec

700, boul. René Lévesque Est, 25^e étage
Québec (Québec) G1R 5H1
Tél. (418) 644-0447
téléc. (418) 528-7917

Rédacteur en chef :

Eric Genest-Laplante

Rédaction :

Alain Bolduc

Clément Gamache

Katy Pinard

Conception et édition électronique :

Carole Roy

Carole Robitaille

Économie : les principaux indicateurs

Principaux indicateurs de l'activité économique, désaisonnalisés, niveaux annualisés¹

Année Trimestre	2001	2002	2001 IV	I	2002 II	III	IV
en milliards de dollars de 1997							
Québec							
Produit intérieur brut	217,9	226,8	219,4	223,1 ^f	226,0 ^f	228,1 ^f	230,0
Dépenses personnelles en biens et services	127,3	131,1	128,7	129,5 ^f	130,9 ^f	131,3 ^f	132,7
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	120,9	122,0	116,9	119,9 ^f	123,0	122,5 ^f	122,1
Exportations de biens	66,4	65,0	67,2	64,0 ^f	66,8 ^f	63,9 ^f	65,2
Taux de chômage (%)	8,7	8,6	9,1	9,0 ^f	8,4 ^f	8,5	8,4
Canada							
Produit intérieur brut	1 027,5	1 062,1	1 032,7	1 047,9	1 059,2 ^f	1 068,7 ^f	1 072,9
Dépenses personnelles en biens et services	580,0	596,8	584,7	589,3	595,6 ^f	597,9 ^f	604,5
Livraisons manufacturières (en dollars courants)	508,8	518,5	488,6	503,0	522,4	526,5 ^f	522,1
Exportations de biens	368,7	374,0	365,2	372,6	374,7 ^f	379,1 ^f	369,0
Taux de chômage (%)	7,2	7,7	7,7	7,8	7,6	7,6 ^f	7,6
Indicateur financier							
Taux de change (dollar américain en monnaie canadienne)	1,548	1,570	1,580	1,594	1,554	1,563	

Source : Institut de la statistique du Québec

¹ Sauf indication contraire.

Tableau 1

Les signes conventionnels utilisés à la fois par l'Institut de la statistique du Québec et Statistique Canada sont reproduits dans la présente publication.

Signes :

Nombre non disponible ...

N'a pas lieu de figurer ...

Neant ou zéro ...

Nombre infime ...

Nombre rectifié ...

Données confidentielles ...

Sont utilisées dans le présent document les unités de mesure du Système international.

Nombres :

Les nombres ayant été arrondis dans la majorité des tableaux, la somme des composantes peut ne pas correspondre aux totaux.

L'information de Statistique Canada est utilisée en vertu d'une permission du ministre de l'Industrie, à titre de ministre responsable de Statistique Canada.

On peut obtenir de l'information sur la disponibilité de la vaste gamme de données de Statistique Canada par l'entremise des bureaux régionaux de Statistique Canada, de son adresse Internet <http://www.statcan.ca> et au numéro sans frais 1 800 263-1136.

Indices des prix

Hausse du prix de l'essence... encore!

Katy Pinard *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au premier trimestre de 2003, les indices des prix de l'ensemble des biens et services (IPC) ont connu une augmentation au Québec (1,5 %) et au Canada (1,3 %). Au cours de cette période, les indices des prix du transport (IPT) ont aussi varié à la hausse de 2,8 % au Québec et de 3,2 % au Canada.

Du quatrième trimestre de 2002 au premier trimestre de 2003, les indices des prix du transport privé ont enregistré une hausse plus forte que ceux du transport public, tant au Québec (2,9 % pour le transport privé contre 1,5 % pour le transport public) qu'au Canada (3,4 % et 0,5 % respecti-

vement). Au Québec, l'accroissement du prix du transport privé est attribuable principalement à la flambée du prix de l'essence (11 %), alors qu'au Canada la hausse de l'indice du prix du transport privé est imputée à l'augmentation du prix de l'essence (8,8 %) et du prix des autres dépenses

Indices des prix du transport, principales composantes, non désaisonnalisés

Année / Trimestre	2002				2003	Variation	
	I	II	III	IV		2002 / I	2002 / IV
						au	au
						2003 / I	2003 / I
	Base 1992 = 100					%	
Québec							
Transport privé ¹	117,0	120,9	123,1	127,5	131,2	12,1	2,9
Achat et location de véhicules automobiles ²	124,9	126,3	125,1	127,5	127,5	2,1	0,0
Utilisation de véhicules automobiles	107,0	112,3	116,5	122,1	129,2	20,7	5,8
Essence	109,0	117,6	122,4	123,2	136,8	25,5	11,0
Pièces, entretien et réparation	113,2	113,2	114,4	115,9	116,6	3,0	0,6
Autres dépenses d'utilisation	101,0	105,6	111,1	125,7	128,2	26,9	2,0
Transport public ³	143,9	148,3	154,0	150,1	152,3	5,8	1,5
Transport local et de banlieue	126,8	126,8	126,7	126,7	130,2	2,7	2,8
Transport interurbain	170,0	181,2	196,1	186,0	185,5	9,1	-0,3
Ensemble du transport (IPT)	118,8	122,7	125,2	129,1	132,7	11,7	2,8
Ensemble des biens et services (IPC)	113,9	115,0	116,3	116,9	118,7	4,2	1,5
Canada							
Transport privé ¹	125,8	131,3	133,2	136,6	141,3	12,3	3,4
Achat et location de véhicules automobiles ²	124,9	126,1	125,0	127,0	126,7	1,4	-0,2
Utilisation de véhicules automobiles	124,6	132,8	136,6	140,8	150,6	20,9	7,0
Essence	114,7	128,4	132,6	133,2	144,9	26,3	8,8
Pièces, entretien et réparation	115,3	116,3	117,3	118,4	118,9	3,1	0,4
Autres dépenses d'utilisation	141,3	147,7	153,1	164,2	177,0	25,3	7,8
Transport public ³	156,5	163,7	172,7	166,5	167,3	6,9	0,5
Transport local et de banlieue	135,8	137,0	137,4	137,4	140,3	3,3	2,1
Transport interurbain	172,9	184,9	200,7	189,7	188,7	9,1	-0,5
Ensemble du transport (IPT)	128,3	134,0	136,4	139,1	143,5	11,8	3,2
Ensemble des biens et services (IPC)	116,9	118,7	119,9	120,6	122,2	4,5	1,3

Source : Statistique Canada, répertoire Cansim, date d'extraction : avril 2003

¹ Transport au moyen du véhicule automobile personnel.

² Incluant les locations à bail de véhicules automobiles.

³ Transport collectif (train, autobus, avion, taxi, métro).

Tableau 2

d'utilisation des véhicules automobiles (7,8 %). Dans ce dernier cas, la variation à la hausse s'explique principalement par le fait que les primes d'assurance pour les véhicules automobiles ont augmenté de 9,4 %. Pendant la même période, au Québec comme au Canada, les prix d'achat et de location de véhicules automobiles sont demeurés pratiquement inchangés.

Les variations à la hausse des indices des prix du transport public, au premier trimestre de 2003, sont causées par l'augmentation des prix du transport local et de banlieue de 2,8 % au Québec et de 2,1 % au Canada. Ces augmentations s'expliquent principalement par le fait que les prix du transport urbain en autobus et en métro ont connu une hausse au Qué-

bec (3,9 %) et au Canada (2,9 %). Au cours de cette période, les prix du transport interurbain ont subi un léger recul de 0,3 % au Québec et de 0,5 % au Canada.

Sur une période d'un an (du premier trimestre de 2002 à celui de 2003), au Québec comme au Canada, les indices des prix du transport privé ont connu un accroissement de plus de 12 %. Au cours de cette période, les prix d'utilisation des véhicules automobiles ont connu la plus forte hausse, soit une augmentation de 20,7 % au Québec et de 20,9 % au Canada. Cette situation est attribuable à l'augmentation des prix des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles (26,9 % au Québec et 25,3 % au Canada) et des prix de l'essence (25,5 % au Qué-

bec et 26,3 % au Canada). Au cours de cette période, les primes d'assurance pour les véhicules automobiles (sous-composantes des autres dépenses d'utilisation des véhicules automobiles) ont enregistré une très forte hausse de 37,2 % au Québec et de 29,8 % au Canada.

Au cours des douze mois allant du premier trimestre de 2002 à celui de 2003, les prix du transport public ont augmenté de 5,8 % au Québec et de 6,9 % au Canada. Ces augmentations sont imputables à la hausse des prix du transport interurbain (de 9,1 % au Québec comme au Canada) et, dans une moindre mesure, à celles des prix du transport local et de banlieue (2,7 % au Québec et 3,3 % au Canada).

En 2003, le Québec devrait faire beaucoup mieux que le reste du Canada

Clément Gamache *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Au Canada

En 2003, les dépenses d'investissement en installations, en équipements et en logement devraient atteindre près de 210 milliards de dollars. Cela représenterait une hausse d'environ 2,1 % par rapport à 2002. Cependant, la croissance semble provenir encore cette année essentiellement du secteur public (augmentation prévue de 6,9 %), alors que la contribution du secteur privé, après un recul de 0,5 % l'an dernier, enregistre une faible croissance de 0,9 % pour l'année en cours. En outre, les dépenses des administrations publiques devraient pro-

gresser de 6,8 %. La quasi-totalité de cette hausse est attribuable aux administrations locales, principalement celles du Québec et de l'Ontario.

Les entreprises manufacturières canadiennes prévoient majorer leurs investissements de 6,6 %, principalement grâce aux secteurs du papier et des métaux de première transformation. Il s'agirait de la première hausse dans le secteur manufacturier depuis 2000. L'investissement dans ce secteur, bien qu'il soit en progression, se situera un peu en deçà des 18 milliards

de dollars, un seuil qui a été atteint en 1995 et, plus récemment, l'an dernier. En ce qui concerne le secteur du transport et de l'entreposage, les données canadiennes indiquent un niveau record de 11,8 milliards, soit une progression de 2,0 %. Cette croissance est attribuable essentiellement aux investissements en installations et en équipements qui devraient se chiffrer à 7,8 milliards, en hausse de 3,6 % par rapport à 2002. Les dépenses d'investissement en construction dans ce secteur affichent par ailleurs un repli de 1,0 % comparativement à l'an dernier.

Au Québec

En 2003, les résultats provisoires de l'enquête annuelle de Statistique Canada sur les intentions d'in-

vestissement des divers agents économiques révèlent, pour une deuxième année consécutive, une

hausse importante de près de 9 % des immobilisations. La construction de nouvelles installations et

infrastructures représente la principale source de croissance, témoignant pour une quatrième année de suite des efforts en fait d'injection de capital fixe des divers

agents économiques. Cela s'explique par le maintien de taux d'intérêt bas conjugués à une demande soutenue, notamment pour certains marchés exportateurs (fa-

brication de papiers et première transformation des métaux), mais également des mises en chantier. Bien que la croissance provienne principalement du secteur public

Immobilisations des industries du transport et de l'entreposage¹

	2001	2002	2003	Variation	
	en millions de dollars			2001-2002	2002-2003
Secteurs et sous-secteurs d'activité économique				%	
Québec					
Industrie du transport et de l'entreposage	1 718	1 753	1 996	2,0	13,9
Industrie du transport	1 713	1 748	1 992	2,0	14,0
<i>Aérien</i>	617	742	684	20,2	-7,7
<i>Ferroviaire</i>	415	261	239	-37,3	-8,2
<i>Maritime</i>	x	x	x	x	x
<i>Par camion</i>	258	245	254	-5,1	3,9
<i>En commun et terrestre de voyageurs</i>	103	165	413	60,7	150,6
<i>Pipeline</i>	29	13	6	-56,3	-54,9
<i>Tourisme et d'agrément</i>	7	5	10	-32,2	111,1
<i>Activités de soutien au transport</i>	209	235	308	12,6	30,7
Ensemble de l'activité économique	35 830	38 775	42 203	8,2	8,8
Ontario					
Industrie du transport et de l'entreposage	3 889	4 093	4 202	5,2	2,7
Ensemble de l'activité économique	73 338	75 530	78 192	3,0	3,5
Canada					
Industrie du transport et de l'entreposage	10 710	11 595	11 822	8,3	2,0
Industrie du transport	10 500	11 470	11 620	9,2	1,3
<i>Aérien</i>	2 699	3 734	3 713	38,3	-0,6
<i>Ferroviaire</i>	1 350	1 069	1 150	-20,8	7,6
<i>Maritime</i>	142	158	172	11,3	8,9
<i>Par camion</i>	1 296	1 231	1 229	-5,0	-0,2
<i>En commun et terrestre de voyageurs</i>	1 373	1 435	1 836	4,5	27,9
<i>Pipeline</i>	1 059	1 314	973	24,1	-26,0
<i>Tourisme et d'agrément</i>	46	44	40	-4,3	-9,1
<i>Activités de soutien au transport</i>	2 175	2 160	2 119	-0,7	-1,9
Ensemble de l'activité économique	201 114	205 336	209 667	2,1	2,1

Source : Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada* n° 61-205-XIB au catalogue. Compilation du Service de l'économie et du plan directeur en transport, ministère des Transports du Québec. 2001 : dépenses réelles; 2002 : dépenses réelles provisoires; 2003 : perspectives.

¹ Les perspectives d'investissement sont fondées sur une enquête-échantillon menée auprès de 27 000 entreprises, administrations publiques et établissements. L'enquête a été réalisée d'octobre 2002 à janvier 2003 et a obtenu un taux de réponse de 78 %, ce qui représente 89 % du poids de l'échantillon visé. Le coefficient de variation, qui permet de mesurer la précision des données, est de 0,3 % à l'échelle du Canada. Les données publiées dans le présent article sont calendrialisées en fonction de l'année civile et exprimées en dollars courants.

Tableau 3

(augmentation prévue de 13,3 %), la contribution du secteur privé, plutôt anémique au cours des trois dernières années, enregistre pour l'année en cours une hausse significative de 7,2 %.

Les immobilisations totales québécoises devraient atteindre plus de 42 milliards de dollars cette année

(30 milliards, si l'on exclut les mises en chantier résidentielles), soit une hausse de 8,8 %. Les dépenses en infrastructures devraient afficher une hausse de 13,4 %, alors que celles en machinerie et en équipements devraient progresser de 5,9 %. Les dépenses d'immobilisations s'accroissent significativement dans les sec-

teurs des services publics (14,0 %), des administrations publiques (12,4 %), de la construction résidentielle (8,6 %) et industrielle (9,4 %), des services d'enseignement (14,9 %) ainsi que des secteurs de la fabrication (26,0 %) et du transport et de l'entreposage (13,9 %).

Toutefois, certains secteurs d'activité liés aux déplacements des personnes et des marchandises, notamment les secteurs du commerce de gros, de l'hébergement et des services de restauration de même que des services de location, enregistrent respectivement des replis de 24,6 %, de 38,6 %

et de 9,5 %, particulièrement au chapitre des dépenses d'infrastructures. La piètre performance des marchés extérieurs québécois et certaines difficultés de l'industrie touristique à l'échelle internationale expliqueraient en partie de tels résultats. L'amélioration ré-

cente des bénéfices d'exploitation et de l'utilisation de la capacité dans le secteur de la fabrication pourraient toutefois permettre d'inverser cette tendance, sous réserve d'une appréciation trop forte du dollar canadien par rapport à la devise américaine.

Transport et entreposage

Les prévisions pour 2003 laissent entrevoir un certain ralentissement de la progression des investissements canadiens en matière de transport. Celle-ci passe d'un taux de plus de 8 % l'an dernier à seulement 2 % anticipé pour la présente année. Seul le transport en commun et terrestre de personnes affiche une croissance marquée de 27,9 % par rapport à l'année précédente. Les transports ferroviaire et maritime progressent respectivement de 7,6 % et 8,9 %. Pour sa part, le transport aérien connaît un léger recul d'environ 1 %, alors que le camionnage demeure à peu près stable. Quant au transport de tourisme et d'agrément, il

affiche un déclin de 9,1 %, tandis que les activités de soutien au transport montrent un repli de 1,9 %.

Paradoxalement, l'industrie québécoise de services de transports prévoit, pour 2003, une croissance beaucoup plus soutenue, c'est-à-dire de près de 14 %. Selon l'importance des montants en jeu, le transport en commun et terrestre de voyageurs est celui qui contribue le plus à la croissance, avec une progression anticipée de 150,6 %, pour atteindre 413,2 millions de dollars. Les activités de soutien au transport participent également au gain avec une crois-

sance de 30,7 %, pour s'établir à 307,6 millions. Dans une moindre mesure, le camionnage ainsi que le transport de tourisme et d'agrément contribuent également à la hausse des immobilisations dans le secteur des transports, enregistrant des augmentations de 3,9 % et de 111,1 % respectivement (mais correspondant tout juste à 10 et à 5 millions en valeur absolue). Les entreprises de transport aérien et ferroviaire anticipent, quant à elles, une baisse significative de leurs investissements, soit 7,7 % et 8,2 %, ce qui représente, en valeur absolue, des diminutions correspondantes de l'ordre de 57 et de 21 millions.

Machinerie et équipements

Les investissements en machinerie et équipements constituent un indicateur avancé de la capacité d'affronter la concurrence des divers acteurs économiques. L'introduction ou le renouvellement de nouvelles technologies ou d'équipements plus performants permettent aux différents agents économiques de mieux tirer leur épingle du jeu, notamment sur les marchés internationaux. Évidemment, la forte progression de 37 % des investissements en matière de construction neuve dans le secteur des services de transport en 2003 a pour conséquence de réduire d'autant la proportion dévolue à la machinerie et aux équipements sur l'ensemble des immobilisations (construction et équipements). Pour cette raison, il convient d'effectuer également une comparaison sectorielle entre les montants accordés au Québec et ceux qui le sont pour l'ensemble du Canada.

Ainsi, au Québec, après avoir représenté plus de quatre dollars sur cinq lors de la première moitié des années 90, atteignant notamment un sommet de plus de 84 % en 1992, la proportion des dépenses dévolue à l'achat de machinerie et d'équipements sur le total des investissements pour le secteur des services en transport n'a cessé de s'amenuiser depuis, pour s'établir à 68 % en 2003 (74 % en 2002 et en moyenne autour de 71 % depuis cinq ans). En guise de comparaison, en 2003, cette proportion atteint un ratio de 58 % pour l'ensemble de l'économie (tous les secteurs économiques confondus, si l'on exclut la construction résidentielle), alors que le secteur de la fabrication consacre près de 79 % de ses investissements à la machinerie et aux équipements, dont 80 % pour l'industrie très compétitive des fabricants de matériel de transport (86 % en 2002).

Par ailleurs, le ratio Québec/Canada des investissements totaux dans le secteur des services de transport affiche un sommet sans précédent de près de 17 %. Au cours de la première moitié des années 90, ce rapport atteignait à peine 11 %. Le Québec récolte aujourd'hui pour ce secteur environ 18 % des investissements canadiens en machinerie et en équipements et un peu moins de 16 % en matière de construction d'infrastructures neuves. Cependant, ce ratio est encore loin d'atteindre la part dévolue au Québec pour l'ensemble des secteurs d'activité économique qui se chiffre à plus de 20 %. À cet égard, la part québécoise des investissements impartis à l'échelle canadienne se distribue à peu près également entre les dépenses en construction et celles en machinerie et équipements.

* Le raisonnement est le même pour 2002 mais dans la direction opposée puisqu'on parle alors d'une réduction des investissements pour cette année.

L'emploi en transport et entreposage au Québec décroît

Alain Bolduc *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Nombre de salariés : les industries productrices de services se démarquent toujours

Au Québec, la croissance du nombre de salariés des industries productrices de services, sur la base des deux premiers mois de l'année, s'établit à 4,3 %, soit une croissance supérieure à celle des industries productrices de biens (2,2 %). Cette situation s'observe d'ailleurs pour les deux années précédentes, faisant passer la part des salariés des industries productrices de biens de 25,9 % en 2000 à 25,0 % en 2002. Cette tendance semble se maintenir pour les deux premiers mois de 2003, où la part relative baisse à 24,2 %. L'économie québécoise continue donc sa tertiarisation, en créant relativement plus d'emplois dans les services. Cela se manifeste également dans le reste du Canada, où la part relative des salariés des industries

productrices de biens passe de 22,7 % à 22,3 % entre 2000 et 2002, puis à 21,6 % sur la base des deux premiers mois de 2003. On observe une décroissance du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage au Québec, sur la base des deux premiers mois de 2003. En effet, ce nombre baisse de 144 033 à 142 367 entre 2002 et 2003, pour une diminution de 1,2 %. Cette si-

tuation contraste avec celle du reste du Canada, où l'on remarque une croissance de 1,7 % pour la même période. L'augmentation du nombre de salariés des industries du transport et de l'entreposage atteint donc 1,0 % pour l'ensemble du Canada, soit nettement moins que la majoration du nombre de salariés de l'ensemble de l'économie (3,4 %).

Depuis la diffusion de janvier 2003, certaines séries de données ont été révisées pour la période allant de janvier 1991 à décembre 2002. Ces données ne se comparent donc pas à celles publiées dans le précédent numéro du *Bulletin*. De plus, des données manquent dans l'Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures de travail pour les secteurs des services postaux et du transport maritime. Ces secteurs sont donc regroupés au sein des autres industries du transport et de l'entreposage, nommées « Autres » dans les tableaux accompagnant le texte.

Le secteur du transport aérien semble se redresser

Sur la base des deux premiers mois de l'année, le nombre de salariés du secteur du transport aérien au Canada augmente de 52 060 à 57 588 entre 2002 et 2003, ce qui représente un taux de croissance de 10,6 %. Ce secteur avait connu une période de baisse entre 2000 et 2002, totalisant 15,3 % des salariés, causée par une diminution de l'achalandage et de lourdes pertes financières. La situation semble donc se redresser.

Outre le secteur du transport aérien, trois autres secteurs affichent une croissance positive du nombre de salariés au Canada pour les deux premiers mois de 2003 : le transport par camion (1,9 %), les activités de soutien au transport (1,4 %) ainsi que les messageries et services de messagers (2,9 %). Ces secteurs avaient également connu une croissance du nombre de salariés pour 2001 et 2002. Ils sont donc sur une lancée, ce qui semble conforme aux tendances lourdes observées au sein des en-

treprises favorisant les approvisionnements plus fréquents sous forme de flux tendus et l'importance accordée aux aspects qualitatifs du transport.

Les trois secteurs restants montrent une croissance négative du nombre de salariés au Canada, sur la base des deux premiers mois de 2003 : le transport ferroviaire (-1,1 %), le transport en commun (-1,1 %) ainsi que les autres secteurs du transport et de l'entreposage (-2,6 %).

Rémunération des salariés des industries du transport et de l'entreposage : une situation moins avantageuse au Québec

Sur la base des deux premiers mois de 2003, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés de l'ensemble de l'économie atteint 651 \$ au Québec, ce qui représente une croissance de

1,7 % par rapport à la même période de l'année précédente. Ce montant demeure toutefois inférieur à celui qui est observé pour le reste du Canada, soit 698 \$. Pour l'ensemble du Canada, il se

chiffre à 687 \$, c'est-à-dire une augmentation (1,6 %) semblable à celle du Québec.

Pour les deux premiers mois de 2003, la croissance de la rémuné-

ration hebdomadaire moyenne des salariés des industries productrices de biens surpasse celle des industries productrices de services, autant au Québec (2,6 % comparativement à 1,7 %) que dans le reste du Canada (2,1 % contre 1,6 %). Cette situation contraste avec celle observée entre 2000 et 2002, où la croissance était plus forte pour les industries productrices de services que pour les industries productrices de biens, au Québec (5,2 % par rapport à 4,3 %) et dans le reste du Canada (4,3 % en regard de 2,7 %).

Au Québec, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entreposage, sur la base des deux premiers mois de 2003, s'élève à 719 \$, ce qui représente une croissance (1,3 %) plus faible que celle des industries productrices de services (1,7 %). Pour le reste du Canada, où la rémunération atteint 785 \$, la croissance (2,1 %) dépasse celle des industries productrices de services (1,6 %). De plus, la rémunération hebdomadaire moyenne des salariés des industries du transport et de l'entrepo-

sage est supérieure de 18,1 % à celle des salariés des industries productrices de services au Québec, alors que pour le reste du Canada cette valeur atteint 21,7 %. On constate donc que la situation des industries du transport et de l'entreposage au Québec est moins avantageuse que dans le reste du Canada au début de 2003 en ce qui a trait à la rémunération, à sa croissance et à son écart par rapport à celle des industries productrices de services.

Nombre de salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

	2000	Annuel 2001	2002	Partiel 2002 (janvier à février)	2003	Variation 2000- 2001	2001- 2002 %	2002- 2003
Québec								
Transport et entreposage	140 636	144 837	143 419	144 033	142 367	3,0	-1,0	-1,2
Industries productrices de biens	763 618	758 831	768 442	726 998	743 138	-0,6	1,3	2,2
Industries productrices de services	2 185 677	2 243 871	2 307 958	2 225 538	2 321 870	2,7	2,9	4,3
Ensemble de l'économie	2 949 296	3 002 702	3 076 400	2 952 536	3 065 008	1,8	2,5	3,8
Reste du Canada								
Transport et entreposage	462 647	466 043	468 574	462 914	470 657	1,1	0,1	1,7
Industries productrices de biens	2 149 872	2 182 226	2 213 975	2 083 893	2 139 419	1,5	1,5	2,7
Industries productrices de services	7 317 407	7 518 365	7 709 415	7 512 975	7 767 949	2,7	2,5	3,4
Ensemble de l'économie	9 467 278	9 700 591	9 923 390	9 596 888	9 907 368	2,5	2,3	3,2
Canada								
Transport aérien	65 121	60 765	55 135	52 060	57 588	-6,7	-9,3	10,6
Transport ferroviaire	49 144	50 376	49 703	50 332	49 781	2,5	-1,3	-1,1
Transport par camion	157 328	161 572	163 366	159 577	162 650	2,7	1,1	1,9
Transport en commun	97 161	98 386	100 194	102 379	101 245	1,2	1,9	-1,1
Activités de soutien au transport	78 977	82 836	83 867	82 813	83 990	4,9	1,2	1,4
Messageries et services de messagers	38 271	39 042	40 062	39 332	40 460	2,0	2,6	2,9
Autres	117 481	119 923	119 686	120 454	117 340	2,1	-0,2	-2,6
Transport et entreposage	603 483	612 880	611 993	606 947	613 024	1,6	-0,1	1,0
Industries productrices de biens	2 913 490	2 941 057	2 982 417	2 810 891	2 882 557	0,9	1,4	2,5
Industries productrices de services	9 503 084	9 762 236	10 017 373	9 738 513	10 089 819	2,7	2,6	3,6
Ensemble de l'économie	12 416 573	12 703 293	12 999 790	12 549 404	12 972 376	2,3	2,3	3,4

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : avril 2003.

Tableau 4

Une rémunération inégale à l'intérieur des industries du transport et de l'entreposage

Toutes les industries du transport et de l'entreposage ont connu une croissance positive de la rémunération hebdomadaire moyenne au Canada, que ce soit pour 2001,

2002 ou sur la base des deux premiers mois de 2003. Ainsi, sur cette dernière base, les deux secteurs suivants ont connu la plus forte hausse (3,1 %) de rémuné-

ration : le transport aérien et les autres industries du transport et de l'entreposage.

Alors que les salariés des secteurs

du transport aérien et du transport ferroviaire ont la rémunération hebdomadaire moyenne la plus élevée des industries du transport et de l'entreposage au Canada, s'établissant respectivement à 965 \$ et à 920 \$ sur la base des

deux premiers mois de 2003, les secteurs du transport en commun (639 \$) ainsi que des messageries et services de messagers (690 \$) sont ceux où elle est la plus faible. Quant aux autres secteurs, leur rémunération s'établit ainsi :

717 \$ pour le transport par camion, 775 \$ pour les autres industries du transport et de l'entreposage, et 840 \$ pour les activités de soutien au transport.

Rémunération hebdomadaire moyenne des salariés dans l'industrie du transport et de l'entreposage

	2000	Annuel 2001	2002	Partiel 2002 2003 (janvier à février)		2000- 2001	Variation 2001- 2002 %	2002- 2003
	en dollars							
Québec								
Transport et entreposage	677	696	717	710	719	2,8	3,0	1,3
Industries productrices de biens	742	750	774	764	784	1,1	3,2	2,6
Industries productrices de services	572	586	602	599	609	2,4	2,7	1,7
Ensemble de l'économie	616	628	645	640	651	1,9	2,7	1,7
Reste du Canada								
Transport et entreposage	740	756	778	769	785	2,3	2,9	2,1
Industries productrices de biens	853	861	876	872	890	0,9	1,8	2,1
Industries productrices de services	614	628	640	635	645	2,3	1,9	1,6
Ensemble de l'économie	668	679	692	687	698	1,6	1,9	1,6
Canada								
Transport aérien	901	922	950	936	965	2,3	3,0	3,1
Transport ferroviaire	876	887	913	906	920	1,3	2,9	1,5
Transport par camion	680	693	716	710	717	1,9	3,3	1,0
Transport en commun	592	612	638	631	639	3,4	4,2	1,3
Activités de soutien au transport	739	818	836	831	840	3,7	2,2	1,1
Messageries et services de messagers	655	665	687	679	690	1,5	3,3	1,6
Autres	714	735	763	751	775	2,9	3,8	3,1
Transport et entreposage	725	742	764	755	770	2,3	3,0	2,0
Industries productrices de biens	824	832	850	844	863	1,0	2,2	2,3
Industries productrices de services	604	618	631	627	637	2,3	2,1	1,6
Ensemble de l'économie	656	667	681	676	687	1,7	2,1	1,6

Source : Enquête sur l'emploi, la rémunération et les heures du travail, dans CANSIM II, matrices 17042 (Canada) et 17047 (Québec), incluant les heures supplémentaires (données non désaisonnalisées), date d'extraction : avril 2003.

Tableau 5

ÉTUDE MODALE

Transport aérien de passagers

Éric Genest-Lapante *Économiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

Freinage brutal en 2001

La croissance ininterrompue de 1995 à 2000 du nombre de passagers dans le cas des vols réguliers internationaux a connu une fin abrupte en 2001. Au cours des cinq années précédentes, le nombre de

Cette section et la suivante se rapportent aux activités des grands transporteurs aériens canadiens, soit, de 1995 à 2000 : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international (LACI), à l'exclusion toutefois de leurs transporteurs régionaux respectifs; en 2001 : Air Canada seulement (à la suite de son acquisition de LACI), toujours à l'exclusion de ses transporteurs régionaux.

passagers ayant utilisé les services des grands transporteurs aériens canadiens s'était accru de 49,9 %, soit une moyenne annuelle de 8,4 %. L'année 2001 a vu une décroissance de 4,8 % par rapport à 2000 (tableau 6). Cette situation découle bien entendu des événements du 11 septembre 2001.

La distance moyenne parcourue par les passagers des vols internationaux s'est toutefois accrue en 2001 pour une deuxième année, s'établissant à plus de 3800 km. Il s'agit d'une augmentation de plus de 100 km par rapport à l'année

2000 et de près de 150 km de plus qu'en 1999. Depuis 1995, il n'y a toutefois eu aucune progression de la distance moyenne parcourue.

Le marché des vols réguliers intérieurs, qui stagne depuis plusieurs années, affiche encore un manque de vigueur. En effet, le nombre de passagers des vols réguliers intérieurs a accusé un recul de 4,8 % en 2001. De 1995 à 2000, cet indicateur avait reculé de 3,6 %. Cependant, la distance moyenne parcourue a continué d'augmenter, et ce, pour une sixième année consécutive. Elle a atteint près de

1900 km en 2001, soit au-delà de 400 km de plus qu'en 1995.

Le nombre de passagers des vols affrétés, quant à lui, est passé de 265 000 à 186 000 pour la période 2000-2001, soit une diminution de près de 30 %.

Air Canada, qui était encore à achever ses activités d'intégration à la suite de l'acquisition des Lignes aériennes Canadien international en 2000, a donc dû composer avec une nouvelle réalité à partir du quatrième trimestre de 2001.

Passagers transportés par Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variation 2000- 2001	1996- 2001 %	TCAM ¹ 1996- 2001
	en milliers								
Vols réguliers	22 485	24 102	24 371	23 735	24 395	23 220	-4,8	3,3	0,6
Intérieurs	12 797	13 297	12 989	11 840	11 917	11 342	-4,8	11,4	2,4
Internationaux	9 688	10 805	11 382	11 895	12 478	11 878	-4,8	22,6	4,2
Affrètements	298	273	197	310	265	186	-29,8	-37,6	-9,0
Total	22 783	24 375	24 568	24 045	24 660	23 406	-5,1	2,7	0,5

Source : Statistique Canada, Centre des statistiques de l'aviation, Bulletin de service, n° 51-014 X06 au catalogue, vol. 32 n° 3, vol. 33 n° 3 et n° 4.

¹ Taux de croissance annuel moyen.

Tableau 6

Trois mois qui font toute la différence

De 2000 à 2001, le nombre de passagers-kilomètres des vols réguliers internationaux a chuté de 2,1 % (tableau 7). Cette situation est également attribuable aux attentats du 11 septembre. Le nombre de passagers-kilomètres des vols intérieurs a suivi la même tendance, avec un recul de 2,0 %. Il est difficile de concevoir l'année 2001 comme un tout homogène : on y décèle en effet deux périodes pour lesquelles les conditions du marché sont radicalement différentes. À preuve, de janvier à août 2001, le nombre de passagers-kilomètres pour les vols réguliers internationaux avait augmenté de 3,7 % par rapport à la même période de l'année précédente. Toujours entre janvier et août 2001, la croissance du nom-

bre de passagers-kilomètres pour les vols réguliers intérieurs et la hausse totale ont été de 0,7 % et de 2,8 % respectivement. Pour le dernier trimestre de 2001, les réductions du nombre de passagers-kilomètres pour les vols réguliers intérieurs ont atteint 17,8 % en octobre, 8,3 % en novembre et 2,5 % en décembre par rapport aux mois correspondants de 2000.

Les difficiles conditions qui régnaient au dernier trimestre de 2001 se sont aussi reflétées sur l'offre de service du transporteur. De janvier à août, le nombre de sièges-kilomètres disponibles s'était accru de 2,8 % sur l'ensemble des vols réguliers (intérieurs et internationaux) par rapport à la période correspondante de

2000; l'année 2001 s'est finalement conclue avec une diminution de 3,6 %. La fermeture de l'espace aérien canadien pendant plusieurs jours en septembre, ainsi que la réduction des vols par la suite, sont à l'origine de ce phénomène.

Dans le cas de l'offre de sièges sur les vols affrétés, le marché s'est ajusté avec un certain retard, étant donné que les réservations sont généralement faites plus longtemps à l'avance. Ainsi, en octobre 2001, la disponibilité des sièges-kilomètres sur ces vols était encore supérieure de 29,5 % par rapport à octobre 2000. En novembre et en décembre 2001, la tiédeur des voyageurs a changé la donne, forçant le transporteur

à réduire son offre de 76,5 % et de 55,6 % respectivement pour ces deux mois. L'année s'est conclue avec une réduction de capacité globale de 0,8 %.

Pour les vols réguliers (toutes destinations), la réduction correspondante de la capacité offerte et du

nombre de passagers a contribué à maintenir le taux d'occupation en 2001 (73,1 %) à un niveau analogue à celui de 2000 (72,0 %). Le taux d'occupation des vols affrétés, quant à lui, a continué sa descente amorcée il y a plusieurs années, pour se chiffrer à 45,4 % en 2001, un recul

de sept points de pourcentage par rapport à l'année précédente. Le délai dans l'ajustement à la baisse de la capacité offerte après le 11 septembre explique sans doute la chute du taux d'occupation sous la barre des 50 %.

Capacité des transporteurs Air Canada et Lignes aériennes Canadien international

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Variation 2000- 2001	1996- 2001	TCAM ¹ 1996- 2001
Passagers-kilomètres	en millions						%		
Vols réguliers	56 090	61 723	63 802	65 314	68 203	66 779	-2,1	19,1	3,6
Intérieurs	19 192	20 931	21 730	21 585	21 816	21 378	-2,0	11,4	2,2
Internationaux	36 898	40 792	42 072	43 729	46 387	45 401	-2,1	23,0	4,2
Affrètements	763	614	421	406	280	239	-14,5	-68,7	-20,7
Total	56 853	62 337	64 223	65 720	68 483	67 019	-2,1	17,9	3,3
Capacité (sièges-kilomètres)	en millions						%		
Vols réguliers	82 914	86 207	89 446	92 214	94 732	91 318	-3,6	10,1	1,9
Affrètements	958	774	573	648	532	527	-0,8	-45,0	-11,3
Total	83 872	86 981	90 019	92 862	95 264	91 845	-3,6	9,5	1,8
Coefficient d'utilisation des capacités	%								
Vols réguliers	67,6	71,6	71,3	70,8	72,0	73,1
Affrètements	79,6	79,3	73,5	62,6	52,6	45,4

Source : Statistique Canada, Centre des statistiques de l'aviation, *Bulletin de service* n° 51-004-XIB au catalogue, vol. 32 n° 3, vol. 33 n° 3 et n° 4.

¹ Taux de croissance annuel moyen

Tableau 7

Les vols intérieurs vers l'Ouest du Canada en progression constante

L'année 1999 a vu la tendance récente en dents de scie se poursuivre. De 1998 à 1999, le nombre de passagers des vols réguliers intérieurs au Canada est passé de 14,4 à 14,0 millions, soit une diminution de 3,3 % (tableau 8). Celle-ci faisait suite à une augmentation de 1997 à 1998, elle-même précédée d'une baisse de 1996 à 1997. Depuis 1994, le nombre de passagers a toutefois progressé de plus de 3,6 millions, pour une croissance globale dépassant 35 %.

Parmi les principales liaisons intérieures régulières ayant un aéro-

Les chiffres des deux sections qui suivent comprennent : Air Canada et les Lignes aériennes Canadien international, y compris leurs transporteurs régionaux.

port québécois comme origine ou destination, seules deux d'entre elles, soit Montréal-Toronto et Montréal-Winnipeg, ont connu une diminution du nombre de passagers de 1998 à 1999, soit 2,3 % pour la première et 2,7 % pour la seconde. Toujours pour la même période, toutes les principales liaisons partant du Québec ou s'y rendant ont connu une croissance relative du nombre de passagers supérieure à la croissance relative

(négative) pour l'ensemble des liaisons canadiennes.

La liaison Montréal-Halifax, qui avait connu une croissance plutôt modeste de 1997 à 1998, affiche l'augmentation du nombre de passagers la plus importante en 1999, soit 14 %. L'ouverture de liaisons entre Halifax et l'Europe en 1998 n'aurait donc eu que peu d'impact sur les vols entre Montréal et cette ville. Inversement, les liaisons

Montréal-Vancouver et Montréal-Calgary ont connu une hausse plus modérée en 1999, comparative-ment à l'année précédente. Cependant, sur l'ensemble de la période 1994-1999, ces liaisons sont celles qui montrent les plus fortes augmentations, avec des taux de croissance annuels moyens respectifs de 9,4 et de 13,5 %. Dans le premier cas, les échanges commerciaux de plus en plus nombreux entre l'est de l'Amérique du Nord et la côte ouest, de même

que la croissance du tourisme vers l'Asie peuvent expliquer ce phénomène. Dans le second cas, la concentration toujours plus importante du nombre de sièges sociaux d'entreprises en Alberta est sans doute le facteur explicatif prédominant. La diminution enregistrée en 1999 pour la liaison Montréal-Winnipeg s'inscrit par ailleurs en faux par rapport à la tendance des dernières années concernant cette liaison, mais cette dernière pourrait éventuellement souffrir d'un

accroissement des vols directs vers des destinations situées plus à l'ouest.

Fait intéressant, le nombre de passagers empruntant les vols de la liaison Québec-Toronto s'est accru de manière substantielle au cours des dernières années. L'accroissement de 52,1 % se rapproche de l'augmentation observée dans le cas de la liaison Montréal-Vancouver, soit 56,8 %.

Nombre de passagers des vols réguliers sur le marché intérieur dont le départ ou l'arrivée est au Québec (principales liaisons)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Variation		TCAM ¹
							1998-1999	1994-1999	1994-1999
	en milliers						%		
Liaisons									
	1 057 080	1 082 320	1 256 910	1 181 770	1 290 990	1 261 350	-2,3	18,2	3,4
Montréal-Toronto	154 880	135 920	195 860	193 590	236 670	242 790	2,6	56,8	9,4
Montréal-Vancouver	86 170	103 480	121 920	125 370	156 950	162 230	3,4	88,3	13,5
Montréal-Calgary	90 460	96 750	99 930	99 700	102 740	117 140	14,0	29,5	5,3
Montréal-Halifax	63 170	65 120	64 070	62 590	83 450	81 190	-2,7	28,5	5,1
Montréal-Winnipeg									
Québec-Toronto	75 740	86 480	91 570	82 590	107 110	115 200	7,6	52,1	8,7
Toutes les liaisons canadiennes	10 312 520	11 183 940	12 687 810	12 297 910	14 425 370	13 953 420	-3,3	35,3	6,2

Source : Statistique Canada, *L'origine et des destinations des passagers aériens : rapport sur le trafic intérieur*, n° 51-204-XIF au catalogue, annuel.

¹ Taux de croissance annuel moyen.

Tableau 8

Croissance soutenue du nombre de passagers transfrontaliers Canada — États-Unis

Pour ce marché, le nombre de passagers des vols réguliers s'est accru de quelque 580 000 en 1999 pour atteindre 14,7 millions. Il s'agit d'une hausse de 4,1 % par rapport à l'année précédente et d'une cinquième majoration consécutive depuis 1994. De 1994 à 1999, le nombre total de passagers a augmenté de près de 5,8 millions, un accroissement impressionnant de 65 %. L'ajout de services à la suite de la conclusion de l'accord « Ciel ouvert » est sûrement responsable d'une partie des hausses récentes. Les six principales liaisons dont le départ ou l'arrivée sont situés au Québec (tableau 9) représentaient par

ailleurs en 1999 un peu plus de 1 million de passagers, soit 7,3 % du total transfrontalier Canada—États-Unis.

La liaison Montréal-New York demeure toujours au premier rang avec plus de 385 000 passagers en 1999. Pour ce qui est de la liaison Montréal-Chicago, elle a poursuivi sa croissance pour consolider sa position au deuxième rang. Une augmentation de 9,0 % en 1999 lui a permis de frôler les 180 000 passagers. Ce volume représente 46,7 % du nombre de passagers de la liaison Montréal-New York. À titre comparatif, ce rapport était de 36,9 % en 1994,

ce qui souligne l'importance croissante de la liaison Montréal-Chicago. L'aéroport de Chicago étant la principale plaque tournante des vols aux États-Unis, la croissance observée est un signe de l'augmentation des voyages vers l'étranger, ou encore vers des destinations situées dans le Midwest et le Centre-Sud américain, les aéroports de ces régions offrant peu de vols directs vers le Québec.

La liaison ayant connu la plus forte croissance du nombre de passagers en 1999 est toutefois Montréal-Washington. Cette liaison, qui se classait au cinquième rang

en 1999, a connu un accroissement de près de 16 500 passagers de 1998 à 1999, soit une hausse de 16,2 %. Depuis 1994, c'est d'une majoration de près de 125 % qu'il est question. En 1994, cette liaison venait seulement au huitième rang.

Les autres principales liaisons, à l'exception de Montréal-Miami, ont toutes connu des hausses importantes du nombre de passagers, tant de 1998 à 1999 que pour la période 1994-1999. Les aéroports californiens, soit Los Angeles et San Francisco, ont tous deux enregistré des augmentations dépassant 8 % en 1999 et 6 % sur la période 1994-1999. Ces deux aéroports, et en particulier celui de Los Angeles, sont d'ailleurs considérés comme les portes de l'Asie et de l'Océanie. La croissance du nombre de passagers de ces liaisons s'explique sans doute en partie par les mêmes facteurs ayant favorisé Vancouver parmi les liaisons intérieures. Quant à la liaison Montréal-Miami, malgré

une augmentation du nombre de passagers au cours de la dernière année, elle continue de stagner avec une modeste croissance de 0,4 % sur la période 1994-1999. Le choix d'autres destinations vacances, ou encore l'utilisation d'autres modes de transport pour cet itinéraire, comme l'automobile, peut expliquer cette situation, qui se prolonge depuis plusieurs années; en fait, elle remonte bien avant 1994.

Soulignons également que, à l'exception de la liaison Montréal-Washington, le taux de croissance annuel moyen de 10,5 % de l'ensemble des liaisons canado-américaines de 1994 à 1999 a surpassé tous les taux de croissance des principales liaisons présentées ici pour la même période. Cette situation est attribuable en partie à la croissance relativement moins rapide de Montréal comme point de départ du Canada ou d'arrivée au pays par rapport à d'autres aéroports de moindre importance. Plusieurs de ces derniers ont en

effet bénéficié de nouveaux services (nouvelles dessertes, meilleur accès aux grands réseaux) en vertu de la signature de l'accord « Ciel ouvert » de 1995 entre le Canada et les États-Unis. Montréal, comme les autres principaux aéroports du pays, avait déjà ces services auparavant, et l'impact du nouvel accord a donc été moindre.

Ainsi, les six liaisons examinées ici représentaient 8,7 % du nombre total de passagers de toutes les liaisons canado-américaines en 1994, soit 1,4 point de pourcentage de plus qu'en 1999. En 1985, les mêmes liaisons comptaient pour 11,8 % du total des passagers transfrontaliers, soit 4,5 points de pourcentage de plus¹. Par ailleurs, la croissance du nombre de passagers concernant les vols de plusieurs liaisons moins importantes, ayant ou non Montréal comme point de départ ou d'arrivée, a surpassé, dans bien des cas, la hausse du nombre de passagers des liaisons présentées ci-dessus².

Nombre de passagers des vols réguliers sur le marché transfrontalier dont le départ ou l'arrivée est au Québec (principales liaisons)

	1994	1995	1996	1997	1998	1999	Variation		TCAM ¹
							1998-1999	1994-1999	1994-1999
	en milliers						%		
Liaisons									
Montréal-New York	305 390	346 740	360 580	297 680	356 630	385 510	8,1	26,2	4,8
Montréal-Chicago	112 710	117 690	127 060	129 510	164 950	179 870	9,0	59,6	9,8
Montréal-Los Angeles	105 570	114 920	140 640	127 850	139 590	151 590	8,6	43,6	7,5
Montréal-Miami	131 120	132 680	142 390	142 000	131 240	134 680	2,6	2,7	0,5
Montréal-Washington	52 840	81 100	88 470	90 350	102 100	118 590	16,2	124,4	17,5
Montréal-San Francisco	65 110	67 450	90 240	86 100	87 410	98 270	12,4	50,9	8,6
Toutes les liaisons canado-américaines	8 924 490	10 128 070	12 632 940	13 064 730	14 109 820	14 690 220	4,1	64,6	10,5

Source : Statistique Canada. *Corigine et destination des passagers aériens, rapport Canada—États-Unis*, n° 51-205-XIB au catalogue, annuel.

¹ Taux de croissance annuel moyen.

Tableau 9

¹ Pour leur part, les six principales liaisons de l'époque ayant le Québec comme départ ou arrivée (soit, dans l'ordre, Montréal-New York, Montréal-Miami, Montréal-Boston, Montréal-Chicago, Montréal-Fort Lauderdale et Montréal-Tampa—St. Petersburg) représentaient 13,6 % des passagers transportés.

² Un article à paraître dans un numéro ultérieur du *Bulletin économique du transport* traitera plus en détail de cet aspect.

Les déplacements des personnes au Québec

Clément Gamache *Economiste - Service de l'économie et du plan directeur en transport*

La première partie de ce dossier, publiée dans le numéro précédent de ce Bulletin (n° 27, mars 2003), abordait les résultats d'une étude récente qui démontre l'existence d'un lien de causalité significatif entre les déplacements des touristes d'agrément et d'affaires et les échanges commerciaux. On y faisait également état d'un bilan des déplacements effectués par les gens d'affaires, tracé à partir de données provenant essentiellement de Tourisme Québec.

Dans la seconde partie de ce dossier sur les déplacements pour raison d'affaires, on présente une évaluation sommaire de l'impact économique de ce type de déplacement et on en effectue une revue prospective à la lumière des données géopolitiques et économiques des dernières années.

Partie 2 : L'IMPACT ÉCONOMIQUE ET LA PROSPECTIVE DES DÉPLACEMENTS À DES FINS D'AFFAIRES

À l'instar du commerce international des marchandises, le déplacement des personnes à l'échelle mondiale est en pleine croissance. Ce phénomène entraîne la multiplication des acteurs et des occasions d'investissements. L'effet combiné de cette croissance avec un environnement changeant et de plus en plus concurrentiel est de nature à alimenter la réflexion concernant une stratégie propre à soutenir le déplacement des agents économiques les plus sus-

ceptibles de contribuer à l'activité économique québécoise.

La concurrence internationale dans le domaine des déplacements d'affaires est, à maints égards, très intense. Par exemple, les associations organisant des congrès disposent d'une offre abondante d'infrastructures et de services de qualité que l'on trouve dans toutes les grandes villes nord-américaines, européennes, asiatiques et même sur les navires de croisière. L'offre

est tout aussi considérable pour les entreprises tenant des réunions d'affaires ou des sessions de formation. Mentionnons également le déploiement de plus en plus élaboré de dispositions visant à attirer les investisseurs en vue de conclure des ententes de partenariat pouvant, le cas échéant, déboucher sur des échanges commerciaux ou, mieux encore, sur des investissements en capital fixe (machinerie, équipements, etc.).

Relations entre le commerce et les déplacements

Tel qu'il a été établi dans la première partie de cet article, les relations commerciales et les échanges entre les administrations publiques entraînent de nombreux déplacements présentant un marché potentiel considérable. En 2001, les dépenses de la clientèle d'affaires et de congrès au Québec dépassaient les 2 milliards de dollars et comptaient pour plus du tiers des dépenses de tous les touristes d'affaires et d'agrément. La dépense moyenne quotidienne des touristes d'affaires est deux fois plus élevée que celle des touristes d'agrément et quatre fois plus élevée que celle des touristes visitant des parents ou des amis. Cependant, au-delà des impacts inhérents aux dépenses effectuées par les voyageurs, les résultats en matière de relations d'affaires engendrées par de tels déplacements surpassent, tant en valeur qu'en durée, les revenus provenant des déplacements proprement dits.

Si, au cours des années 90, la croissance économique du Québec était tributaire pour une part importante de ses échanges commerciaux avec ses partenaires étrangers, le début du siècle semble empreint de sa capacité à attirer le capital fixe (investissements). Cette capacité est mise à profit en raison des liens d'affaires tissés avec ses partenaires commerciaux, comme le démontre avec tant de pertinence la relation causale établie par le modèle de Kulendran et Wilson¹.

La pierre angulaire d'une telle croissance économique repose en partie sur certains avantages concurrentiels, dont notamment la main-d'œuvre qualifiée, la technologie, l'environnement social, politique et économique, mais également sur la capacité des acteurs économiques à organiser efficacement les échanges par le déplacement de leurs ressources clés auprès de leurs partenaires commerciaux privilégiés.

Au Québec, près du quart des dépenses des touristes d'affaires est attribuable aux Canadiens des autres provinces. Celles des Américains en représentent tout autant, alors que le reste provient des touristes d'affaires d'autres pays. Le volume global des déplacements en provenance ou à destination du Québec pour raisons d'affaires et de congrès atteint 3,6 millions de déplacements, soit 2,3 millions effectués au Québec et 1,3 million réalisés à l'extérieur du Québec. Au Québec, le transport aérien représente près de 40 % des déplacements d'affaires (895 000), alors que l'autocar ne compte que pour 4 % (100 000). En ce qui concerne les déplacements d'affaires effectués à l'extérieur du Québec, environ 43 % sont à destination des autres provinces canadiennes, 38 % vers les États-Unis (71 % en avion et 25 % en automobile) et 19 % vers d'autres pays.

Relations commerciales

LES ÉCHANGES BILATÉRAUX

● Les échanges commerciaux entre le Québec et le reste du monde ont connu une expansion importante. Au cours de la dernière décennie, les échanges bilatéraux (importations et exportations) ont été le principal moteur de la croissance économique québécoise en soutenant tant la production que le développement de la compétitivité par rapport à la concurrence, particulièrement sur les marchés extérieurs.

De 1991 à 2000, ces échanges commerciaux du Québec ont doublé, étant multipliés par 2,3 avec les États-Unis et par 1,7 avec le reste du monde, en tenant compte de l'inflation (en dollars constants). Les débouchés internationaux prometteurs attirent donc de plus en plus les entreprises québécoises. Allant de pair avec la croissance économique, le volume des déplacements d'affaires s'accroît du fait que les entreprises, tant canadiennes que québécoises, cherchent à conquérir de nouveaux marchés pour leurs produits et services.

LES INVESTISSEMENTS

● L'importance des investissements comme autre moteur de la croissance économique n'est plus

à démontrer. Selon les données de Statistique Canada¹, les dépenses en immobilisations au Québec totalisent, pour la seule année 2002, 42,2 milliards de dollars, soit 17 % du produit intérieur brut (PIB) du Québec. Près de quatre dollars sur cinq sont investis par le secteur privé et près du cinquième provient de l'industrie manufacturière dont les seuls investissements en infrastructures ont pratiquement triplé depuis le creux enregistré à la sortie de la dernière récession en 1992.

Par exemple, en 2002, alors que sévissait un ralentissement économique à l'échelle mondiale, voire un début de récession dans certains pays², et que ses échanges commerciaux avec les États-Unis ont diminué pour une seconde année consécutive, le Québec a connu une croissance économique exceptionnelle (+4,3 %). Elle se révèle quatre fois plus importante qu'en 2001 et devance sensiblement la moyenne canadienne (+3,4 %) et américaine (+2,4 %). Cette performance du PIB québécois se trouve essentiellement liée à la demande intérieure finale qui croît deux fois plus vite qu'en 2001 (3,6 % contre 1,5 %) ainsi qu'à la forte reconstitution des stocks. De fait, tout en étant une conséquence de l'accroissement des dé-

penses personnelles supérieur à celui enregistré en 2001 (2,8 % contre 2,3 %), cet essor de la demande finale est particulièrement attribuable à l'investissement total en capital fixe qui enregistre un saut de 8,0 % en 2002 (et, selon les prévisions de début d'année de Statistique Canada¹, il sera de 8,8 % pour 2003)³.

CONCLUSION D'ENTENTES COMMERCIALES : EXPORTATIONS OU INVESTISSEMENTS ?

● Outre les bénéfices immédiats sur l'économie québécoise des sommes dépensées lors d'un séjour pour affaires, de tels déplacements permettent d'établir des relations avec des partenaires locaux et outre-frontière ou d'amorcer nombre de projets et de mener à terme des ententes de partenariat. De telles relations engendrent une plus-value beaucoup plus importante, mais également beaucoup plus difficile à estimer. Si tous les déplacements n'aboutissent pas forcément à la concrétisation immédiate de projets d'investissement, d'échanges de marchandises ou en nouveaux marchés pour la production intérieure, l'impact de telles représentations est loin de se limiter aux seules dépenses issues du déplacement de gens d'affaires.

Impacts économiques des déplacements d'affaires

Si la clientèle d'agrément occupe le premier rang en matière de recettes engendrées, la clientèle d'affaires et de congrès n'est pas négligeable à cet égard. Bien que cette dernière ne compte que pour 12 % du volume de la clientèle touristique, elle contribue à plus du quart des recettes. Le tourisme d'affaires et de congrès est lucratif, quel que soit le marché d'origine⁴. En outre, si les recettes des congrès au Québec proviennent pour les deux tiers des marchés internationaux, comparativement à 36 % pour le tourisme d'affai-

res, ce dernier produit 2,4 fois plus de retombées que le tourisme de congrès. Toutefois, les recettes sont comparables lorsqu'il s'agit des clientèles internationales.

Par ailleurs, alors que les gens d'affaires contribuent au PIB pour plus d'un demi-million d'emplois et près d'un milliard de dollars en valeur ajoutée par leurs seuls déplacements, les investissements, eux, constituent un levier de plus en plus significatif de la croissance économique du Québec.

LE MODÈLE INTERSECTORIEL

● Une étude d'impact réalisée par l'Institut de la statistique du Québec (ISQ) à l'aide du modèle intersectoriel du Québec révèle l'envergure des effets sur l'économie québécoise de tels déplacements⁵. La simulation permet d'estimer les effets totaux, directs et indirects, relatifs à chaque tranche de 100 millions de dollars dépensés lors des déplacements des gens d'affaires (séjour d'une nuit et plus) qui voyagent au Québec ou à l'extérieur de la province⁶.

Selon le modèle intersectoriel, chaque tranche de 100 millions soutient 1550 emplois (en années-personnes), dont 1209 emplois directs, et produit une masse salariale de 32 millions de dollars, dont 23 millions en rémunération directe. La valeur ajoutée au coût

des facteurs, soit la production supplémentaire pour soutenir une telle activité, atteint plus de 54 millions de dollars, dont 37 millions en valeur ajoutée liée directement aux déplacements des gens d'affaires. Ainsi, en 1999, les déplacements des gens d'affaires québé-

cois, américains, d'outre-mer et des autres provinces ont suscité l'emploi de 26 350 personnes au Québec (tableau 10), représentant des salaires de 535 millions de dollars, engendré pour près d'un milliard en valeur ajoutée et procuré des revenus supplémentaires totaux³ aux divers paliers de gouvernement de l'ordre de 431 millions de dollars, dont plus de la moitié dans les coffres du gouvernement du Québec.

Par ailleurs, la ventilation des impacts selon le secteur d'activité économique touché nous révèle que c'est le secteur des services qui profite le plus de cette activité, avec 25 000 emplois et 839 millions de dollars en valeur ajoutée, suivi de loin par le secteur de la fabrication. Les transporteurs aériens et les sociétés de transport en commun (urbain et interurbain) bénéficient le plus de la faveur des gens d'affaires, créant respectivement 900 et 1500 emplois et engendrant une activité économique de 59 et 76 millions de dollars (tableau 11).

Impact économique engendré par le déplacement des gens d'affaires¹ de toutes origines sur le territoire québécois et des Québécois vers l'étranger (hors du Québec)², par variables économiques, en 1999

Variables économiques	Effets		
	directs	indirects	totaux
Main-d'œuvre (en années-personnes)	20 558	5 792	26 350
	en millions de dollars de 1999		
Valeur ajoutée (au coût des facteurs)	633,9	291,2	925,1
Salaires et gages (avant impôts)	385,5	149,8	535,3
Importations	289,0	248,9	537,9
Revenus du gouvernement du Québec ³	177,5	50,0	227,5
Revenus du gouvernement du Canada ³	173,9	30,0	203,9

Source : Institut de la statistique du Québec, mai 2001 et Tourisme Québec.

¹ Excluant l'impact économique résultant de la conclusion d'ententes de partenariat.

² Incluant les déplacements des Québécois à l'étranger effectués uniquement par des compagnies aériennes domestiques. Les compagnies étrangères, ayant un impact économique très limité sur l'économie du Québec, ne sont pas incluses.

³ Incluant la parafiscalité (RRQ, CSSI, assurance emploi...).

Tableau 10

Ventilation de l'impact économique engendré par le déplacement des gens d'affaires¹ de toutes provenances sur le territoire québécois et des Québécois vers l'étranger (hors du Québec)², par secteurs d'activité économique en 1999

Secteurs d'activité économique	Main-d'œuvre	Salaires et gages	Valeur ajoutée
	nombre d'années-personnes	en milliers de dollars de 1999	
Primaire	370,9	3 576	15 514
Secondaire	770,5	27 561	55 931
Construction	234,4	8 191	14 195
Tertiaire	24 973,7	495 947	839 448
dont l'industrie des services en transport:	3 413,1	123 297	164 540
- aérien	891,2	45 343	58 513
- ferroviaire	95,1	4 543	4 314
- maritime	15,3	681	293
- par camion	52,4	1 551	3 145
- en commun interurbain et rural	668,2	23 571	28 067
- en commun urbain	833,0	35 346	47 905
- en taxi	385,3	3 095	6 964
- autres transports de personnes	337,5	4 234	7 972
- autres services relatifs aux transports	134,4	4 927	6 386
- entretien de routes, rues et ponts	1,0	26	-224
Tous les secteurs	26 349,5	535 275	925 088

Source : Institut de la statistique du Québec, mai 2001 et Tourisme Québec. Scénarios sur la base de dépenses des gens d'affaires de 1,7 milliard de dollars pour 1999.

¹ Excluant l'impact économique résultant de la conclusion d'ententes de partenariat économique telles qu'une fusion, une acquisition, une contrepartie un investissement, etc.

² Incluant les déplacements des Québécois à l'étranger effectués uniquement par des compagnies aériennes domestiques. Les compagnies étrangères, ayant un impact économique très limité sur l'économie du Québec, ne sont pas incluses.

Tableau 11

L'IMPACT DES DÉMARCHEURS SPÉCIALISÉS

● Certaines dépenses de démarchage peuvent s'avérer particulièrement « rentables ». L'analyse des dépenses effectuée auprès d'une entreprise spécialisée dans la prospection d'investissements à l'échelle internationale révèle à cet égard un retour sur l'investissement particulièrement élevé¹⁰. Ainsi, au cours des exercices couvrant la période des cinq dernières années (1998-2002), cette entreprise spécialisée en démarchage à l'échelle internationale a contribué à la réalisation de projets d'une valeur supérieure à 23,6 milliards de dollars qui ont occasionné des dépenses de démarchage de diverses natures (frais de déplacement, accueil, salons, honoraires spécialisés, expositions, congrès, etc.) d'environ 5,6 millions de dollars. Ces dépenses ne comprennent pas les sommes consen-

tées par les clients pour tenter d'influencer la prise de décision d'un éventuel investisseur en leur faveur.

Il ne peut s'agir ici que d'une estimation très sommaire étant donné le type de clientèle d'affaires ciblée (multinationales étrangères) et la nature spécifique des motifs de déplacements des démarcheurs. De telles informations provenant de firmes de démarcheurs étant habituellement inaccessibles, l'étude d'un cas présente néanmoins l'intérêt d'illustrer l'impact économique supplémentaire important que représente la conclusion d'ententes résultant de ces déplacements d'affaires, particulièrement à l'échelle internationale.

Évidemment, les efforts déployés et l'intérêt manifesté par les démarcheurs ne sont pas les seuls critères qui entrent en ligne de compte pour infléchir la décision

d'un éventuel investisseur en faveur de l'établissement à tel ou tel endroit du globe. Cependant, l'intérêt manifesté et la ténacité des représentations s'avèrent des conditions nécessaires mais non suffisantes (l'exemple le plus éloquant à cet égard est sans doute les ententes commerciales négociées avec la Chine). D'autres conditions de nature politique (sécurité, stabilité, affinité, etc.), économique (proximité des marchés, des ressources, du financement, etc.) ou sociale (l'éducation et la disponibilité de main-d'œuvre spécialisée, la démographie, etc.) comptent pour une part importante dans la décision de l'emplacement d'établissement. Il n'en demeure pas moins que le retour sur l'investissement rend très profitables les retombées directes d'éventuels efforts de démarchage consentis par rapport aux montants d'investissements qui en résultent.

Prospective pour les déplacements d'affaires

UN CONTEXTE FAVORISANT LES DÉPLACEMENTS

● Le secteur du voyage d'affaires jouit depuis une décennie d'un contexte économique nettement plus favorable que celui des années 80. Au cours de la seconde moitié des années 90, le taux de croissance économique s'est accéléré, atteignant 3,8 % par année de 1996 à 2002, soit plus du triple de la progression affichée au cours de la période 1990-1995. De plus, l'accès facilité aux marchés publics provinciaux canadiens, la libéralisation des échanges nord-américains et l'ouverture des marchés internationaux dans le contexte des négociations multilatérales du GATT et de l'OMC offrent de plus en plus d'occasions aux gens d'affaires de tisser des liens commerciaux et d'étendre leurs relations sur les marchés canadiens et mondiaux.

Par ailleurs, la croissance économique soutenue a fait grimper les bénéfices des sociétés¹¹, alors que

la baisse des taux d'intérêt et du taux de change de la devise canadienne ont stimulé les exportations québécoises. Bref, dès 1994, la reprise marquée de l'économie conjugée à la mise en application de l'ALÉNA a donné un nouvel essor aux entreprises et fait augmenter le volume des voyages d'affaires. En outre, le regain de rentabilité a incité les entreprises à desserrer les cordons de la bourse et à autoriser davantage les déplacements d'affaires¹².

Le volume des voyages d'affaires à l'étranger a continué également de s'accroître du fait que les entreprises, tant canadiennes que québécoises, cherchent à conquérir de nouveaux marchés pour leurs produits et services. Les données de l'Association internationale des transporteurs aériens¹³ indiquent que la vente de billets pour les voyages d'affaires à l'étranger a fait un bond de plus de 30 % de 1992 à 1996, particulièrement à destination de nouveaux marchés. La forte augmentation des échan-

ges internationaux enregistrée depuis lors laisse croire que cette croissance s'est maintenue jusqu'en 2001. Depuis, l'assombrissement des perspectives à l'échelle internationale (terrorisme, guerre, ralentissement économique mondial, difficultés financières de plusieurs compagnies aériennes et, tout dernièrement, le SRAS) a fait chuter le taux de déplacement de certaines clientèles d'affaires, en particulier celle des transporteurs aériens.

Ainsi, la Commission canadienne du tourisme (CCT) rapporte qu'en 2001 le nombre de voyages d'affaires en provenance des États-Unis a chuté de 14 % alors que ceux en provenance d'outre-mer ont accusé une baisse d'un peu plus de 20 %. Par ailleurs, le nombre de voyages d'affaires au Canada a chuté pour trois des cinq principaux marchés canadiens d'outre-mer¹⁴. Toutefois, selon les prévisions du Conference Board du Canada, les déplacements aux fins d'affaires devraient connaître une

reprise soutenue dès 2003, et celle-ci devrait se maintenir au cours des trois années subséquentes à l'égard des principaux partenaires commerciaux canadiens (les États-Unis, la France et le Royaume-Uni avec plus de 7 % de croissance par année, le Japon avec près de 9 %, l'Italie et l'Allemagne entre 6 % et 7 % de progression annuelle)¹⁵.

CRITERES D'ETABLISSEMENT ET MOTIFS DE DEPLACEMENT

● De nouveaux marchés florissants retiennent de plus en plus l'attention du milieu des affaires, notamment le Sud et l'Ouest américain, certains pays d'Amérique latine (principalement le Mexique), mais également certains pays d'Asie du Sud-Est et, bien sûr, d'Europe de l'Ouest (France, Royaume-Uni, Allemagne, etc.) et d'Europe de l'Est. Selon une étude menée par Amex Canada¹⁶ sur les voyages d'affaires dans cinq nouveaux marchés clés (Santiago, Buenos

Aires, Séoul, Mexico et Beijing), les dirigeants d'entreprise font preuve d'optimisme quant aux occasions que présentent ces marchés.

Une étude de Tourisme Québec¹⁷ révèle que les critères de sélection des marchés, quelle que soit leur localisation, portent sur l'image et la notoriété de la destination, mais également sur son accessibilité, la qualité des services offerts et le rapport qualité-prix. Il importe en conséquence de conjuguer les efforts de tous les intervenants dans ce sens. Le Québec doit, pour sa part, faciliter l'accès à ces marchés à un coût raisonnable, tant en ce qui concerne le temps que les moyens mis à la disposition des principaux acteurs soutenant l'activité économique.

LES INFRASTRUCTURES ET SERVICES DE TRANSPORT : FACTEURS DETERMINANTS

● La plupart des marchés présentent un intérêt commercial, et cha-

cun a ses particularités. D'après l'étude d'Amex¹⁸, bien que les conditions commerciales des pays incitent les entreprises canadiennes à y investir, les différences culturelles, les barrières linguistiques et les nombreux problèmes que posent les voyages à destination et à l'intérieur de ces marchés constituent des défis de taille pour le voyageur d'affaires.

Selon cette même étude, la qualité inégale des moyens de transport publics et des installations aéroportuaires de même que les risques pour la sécurité et le bien-être sont des facteurs non négligeables. Ce qui est vrai pour les investisseurs canadiens à l'étranger est également applicable aux gens d'affaires étrangers en visite au Québec. Il semble que tant les infrastructures que les services de transport constituent des facteurs déterminants dans la décision d'un investisseur d'établir des relations d'affaires dans une région.

Nouvelles tendances

De nouvelles tendances ressortent de l'analyse des intentions des gens d'affaires quand il s'agit de développer et de maintenir des relations hors des limites du marché domestique; tendances qui ont un impact sur les déplacements et sur les caractéristiques de la demande en transport.

L'INSECURITE

● Bien que, depuis les attentats du 11 septembre 2001, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) observe un « rétablissement » de la situation de l'industrie à l'échelle mondiale, elle constate également que certains comportements ont changé. Il semble s'être produit une certaine « redistribution » du trafic aérien¹⁹, spécialement au détriment des destinations perçues comme étant concernées de près par la nature des risques (le territoire américain, le Moyen-Orient et l'Afrique du Nord). En outre, les destinations fortement dépendantes du trafic américain et les vols de longue portée ont particulièrement souffert de ce changement

de comportement du touriste. Enfin, le rapport de l'OMT mentionne que les événements terroristes ont accentué le « point de rupture » de certaines tendances déjà perceptibles du côté de la demande en déplacements d'affaires avant ces événements. Parmi celles-ci, on mentionne :

- une prise de conscience aiguë des coûts, spécialement de la part des voyageurs à des fins d'affaires;
- une préférence marquée pour des déplacements d'une plus courte durée;
- une augmentation des réservations de dernière minute ou sans intermédiaire en utilisant Internet;
- une plus grande sensibilité à l'environnement, un désir de faire des expériences uniques et inoubliables telles que la participation à des séances de motivation ou l'incursion dans des domaines moins conventionnels comme la plongée, le voyage d'apprentissage ou l'écotourisme;

- et, plus récemment, des exigences concernant la sécurité et la fiabilité des moyens permettant de joindre rapidement les grands réseaux internationaux de transport (en quelque sorte, une garantie de rapatriement).

Selon un sondage de USA Today²⁰, de nombreux voyages d'affaires sont annulés présentement en raison de la guerre (en Irak, en Afghanistan) et de la crainte d'attentats terroristes. Ces deux facteurs étaient cités par 30 % des répondants comme principale raison de réduire le nombre de voyages à l'étranger au cours des prochains mois et par environ le quart des répondants comme raison de réduire le nombre des voyages intérieurs (le Canada est souvent perçu par les Américains comme faisant partie du marché domestique).

Cependant, le Canada est toujours considéré comme une destination sûre en ce qui concerne d'éventuelles représailles liées à la guerre

au terrorisme, même si sa réputation de destination sûre sur le plan de la santé s'est dégradée récemment depuis l'apparition de nombreux cas de SRAS, particulièrement à Toronto. Les destinations perçues comme étant risquées continueront sans doute d'enregistrer une réduction du nombre de voyageurs d'affaires. Les tensions géopolitiques et les problèmes de santé publique pourraient jouer un rôle important dans le choix de destinations et, par conséquent, des relations d'affaires privilégiées avec des partenaires économiques.

Par ailleurs, bien que la situation soit susceptible de varier selon la destination et le segment de marché, il pourrait arriver, malgré les prévisions du Conference Board, que le nombre de voyages d'affaires diminue temporairement en raison d'inquiétudes persistantes au sujet des événements géopolitiques et des problèmes de santé publique de plus en plus fréquents. Le Québec pourrait cependant tirer avantageusement son épingle du jeu en raison de sa proximité géographique avec son principal partenaire d'affaires (la région du Nord-Est américain). Ceux qui se rendent vers des destinations perçues comme étant risquées s'y rendront en employant des moyens de transport autres que l'avion.

LA SENSIBILITÉ AUX PRIX

● Déjà, au cours de la seconde moitié des années 90, certains virages étaient amorcés. Selon un sondage mené en 1997 par American Express²¹ sur les dépenses de voyage et de représentation des gens d'affaires, les frais associés au déplacement des gens d'affaires représentaient en moyenne 42 % des dépenses de voyage au Canada. Les hausses enregistrées par le prix du carburant ainsi que par celui des tarifs aériens ces dernières années, conjuguées au resserrement des conditions de location de véhicules automobiles²², laissent supposer que les coûts de déplacement de cette clientèle devaient, en l'an 2000, représenter au moins la

moitié des dépenses d'un voyage d'affaires.

De plus en plus de gens d'affaires doivent justifier et, dans bien des cas, réduire les aspects luxueux de leurs voyages à la suite du resserrement des contrôles dans les entreprises. La dernière récession a amené plusieurs entreprises à réduire les budgets de voyage tout en conservant un haut niveau d'efficacité dans la conduite de leurs affaires. Pour atteindre cet objectif, les entreprises cherchent à obtenir de meilleures informations quant aux conditions de déplacement de leurs employés, adoptent et communiquent les politiques de voyage et exercent un contrôle plus rigoureux à l'aide de ces politiques. Elles ont souvent recours à des agences de voyages afin d'accroître leur pouvoir de marchandage. Dans une récente enquête sur les coûts des voyages d'affaires, la CCT²³ rapporte que les voyageurs d'affaires deviennent de plus en plus des voyageurs avisés. Par exemple, pour limiter les coûts, ils s'efforcent de combiner les voyages pour réduire leur nombre, planifient afin que leur billet d'avion leur coûte moins cher, logent à des hôtels plus modestes et utilisent moins le taxi, tandis que les entreprises offrent des allocations quotidiennes pour les repas au lieu de rembourser le coût réel. En d'autres mots, l'élasticité de la demande pour les voyages d'affaires par rapport au prix a augmenté²⁴.

DE NOUVELLES TECHNOLOGIES

● Les dépenses de voyage constituent l'un des éléments les plus simples à contrôler pour les entreprises. Pour réduire les frais de déplacement entre leurs diverses installations, les entreprises ont de plus en plus recours à de nouvelles technologies, comme la vidéoconférence et la téléconférence²⁵. Les sondages sur les intentions de voyages d'affaires menés chaque semestre par l'Institut canadien de recherche sur le tourisme révèlent que près du quart des voyageurs d'affaires interrogés envisagent de se déplacer moins souvent en raison de ces technologies (principa-

lement à l'intérieur du Canada). Toutefois, les taux de substitution attribuables à la technologie se révèlent très faibles lorsqu'il s'agit de motifs externes à l'entreprise, par exemple la desserte ou la prospection de marchés étrangers.

Il est plus probable également que, au lieu de se rendre à des salons commerciaux et autres conférences pour rencontrer d'éventuels partenaires en personne, les gens d'affaires se feront envoyer des échantillons par la poste ou des photos par courrier électronique; ils participeront de plus en plus à des conférences vidéo, à des téléconférences et à des réunions par l'intermédiaire du Web²⁶. Ce comportement « défensif » permettrait de libérer des ressources pour des déplacements à portée plus locale, soit par automobile ou par train, sur un territoire considéré comme « domestique » (par exemple l'État de New York, de loin le principal partenaire commercial outre-frontière du Québec avec dix milliards de dollars d'échanges commerciaux en 2000).

DES MOTIFS DE DÉPLACEMENT VARIÉS ET INTÉGRÉS

● Cette même étude souligne que plus du quart des voyageurs d'affaires affirment effectuer au moins un voyage combinant affaires et tourisme. Les liens entre les voyages d'affaires et de congrès et les voyages d'agrément s'affirment de plus en plus et constituent une tendance incontournable dont il faut tenir compte²⁷. Des études américaines indiquent que près du tiers des voyages d'affaires et de congrès en 1998 ont inclus une portion consacrée à l'agrément²⁸. Autre phénomène qui prend de l'ampleur : se faire accompagner de membres de sa famille lors de voyages d'affaires et de congrès. Ce phénomène a connu un accroissement constant au cours de la dernière décennie.

L'EXPÉRIENCE QUÉBÉCOISE

● Une étude financée par le ministère des Transports du Québec en 1997²⁹ présente les résultats d'une vaste enquête menée au milieu des

années 90 auprès de voyageurs d'affaires dont près de la moitié sont Québécois. Parmi les principales conclusions de celle-ci, on peut retenir que :

- les trajets les plus courts sont favorisés pour réduire le temps de voyage;
- les principaux inconvénients associés aux voyages en avion sont le temps perdu pour le transport terrestre, l'attente dans les aéroports, le peu de flexibilité des

horaires, les retards et les annulations;

- les caractéristiques inhérentes à la technologie empêcheront la vidéoconférence de devenir un substitut complet pour le voyage d'affaires. Cette technologie sert de complément plutôt que de remplacement aux voyages d'affaires, et la substitution privilégiée surtout des déplacements pour motifs internes à l'entreprise;
- les répondants de régions plus

périphériques (comme Val-d'Or) se distinguent par leur plus faible taux d'utilisation de la vidéoconférence et, conséquemment, doivent compter davantage sur les voyages d'affaires pour établir des contacts et maintenir leurs activités d'affaires;

- dans l'ensemble, les Québécois utilisent un peu moins les technologies de communication que les résidents des autres régions du Canada.

Des outils de planification

Toutes ces perspectives rendent encore plus importante la qualité des services de transport afin de conserver une part significative, voire même d'accroître cette part des marchés et des investissements internationaux souvent engendrés par les déplacements d'affaires et d'agrément. C'est dans cette optique qu'un réseau de transport de personnes se doit de soutenir les efforts des gens d'affaires en faveur du développement économique des diverses régions, mais aussi la présence et le déve-

loppement de leurs marchés à l'étranger.

Dans un monde où l'efficacité et la sécurité des déplacements deviennent de plus en plus des éléments discriminants importants, des transports mal planifiés qui amènent des dépenses injustifiées aux entreprises ne pourront servir d'appui au développement économique d'une région. Les divers intervenants en transport ne peuvent ignorer l'importance d'un de leurs mandats : faciliter les dépla-

cements des acteurs économiques à l'origine de la création d'une part significative de la richesse collective. À cet égard, l'élaboration d'un cadre de planification misant sur des interventions spécifiques (par exemple un réseau stratégique de transport des personnes en soutien au développement économique) ne pourra que favoriser l'établissement de relations commerciales durables susceptibles d'accroître la prospérité de la société québécoise.

¹ Kulendran, N., Denneth, Wilson, « *Is There a Relationship Between International Trade and International Travel?* », *Applied Economics Review*, vol. 32, No. 8, 2000, p. 1001-1009 (présentée en première partie du présent article, dans le *Bulletin économique du transport* de mars 2003, p. 12-14).

² Statistique Canada, *Investissements privés et publics au Canada*, n° 61-205-XIB au catalogue, février 2003.

³ L'Allemagne, l'Italie et les Pays-Bas sont déjà en récession. Après un premier trimestre de recul, la France enregistre un deuxième trimestre sans croissance (en fait, le PIB de la France stagne) alors que les signes économiques négatifs s'accumulent aux États-Unis.

⁴ Statistique Canada, *op. cit.*

⁵ Plus particulièrement, l'investissement en capital fixe des entreprises s'accroît de 5 % en 2002, stimulé par la poussée de 26 % de leurs investissements en construction. Dans le même ordre d'idée, l'investissement en capital fixe des administrations publiques grimpe de près de 20 %, porté par le bond de 31 % de leurs investissements en construction. Par contre, en ce qui concerne le volet « extérieur » du PIB, les exportations bougent à peine (0,1 %), tout comme les importations (0,2 %), d'où cette réduction relative du solde du commerce extérieur (-1,2 %). Voir : Institut de la statistique du Québec, *Stat-Express, Bulletin hebdomadaire des indicateurs économiques conjoncturels*, vol. 5, n° 17, vendredi 2 mai 2003, page 1.

⁶ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*, édition 2000, pages 8-12 et 35-36.

⁷ Les données de référence du modèle sont celles du tableau d'entrées-sorties interprovinciales de l'année 1999, produit par Statistique Canada et mis à jour de manière continue par l'Institut de la statistique du Québec. Ainsi, le modèle théorique permet de calculer des effets économiques à l'aide de paramètres mis à jour au fil des années. L'utilisation du modèle intersectoriel d'une génération antérieure produit inévitablement des distorsions puisque l'évolution de la structure économique, mais aussi celle des paramètres de base (taux d'imposition, charges sociales, productivité, propension à exporter, etc.) font qu'une mise à jour de cette simulation devient de plus en plus essentielle avec les années. Voir : Institut de la statistique du Québec, *Étude d'impact économique pour le Québec. Le tourisme de congrès et de réunions d'affaires au Québec en 1999*, Direction des comptes et des études économiques, référence : 1996A-1999B-010503-01-01, mai 2001, 40 pages.

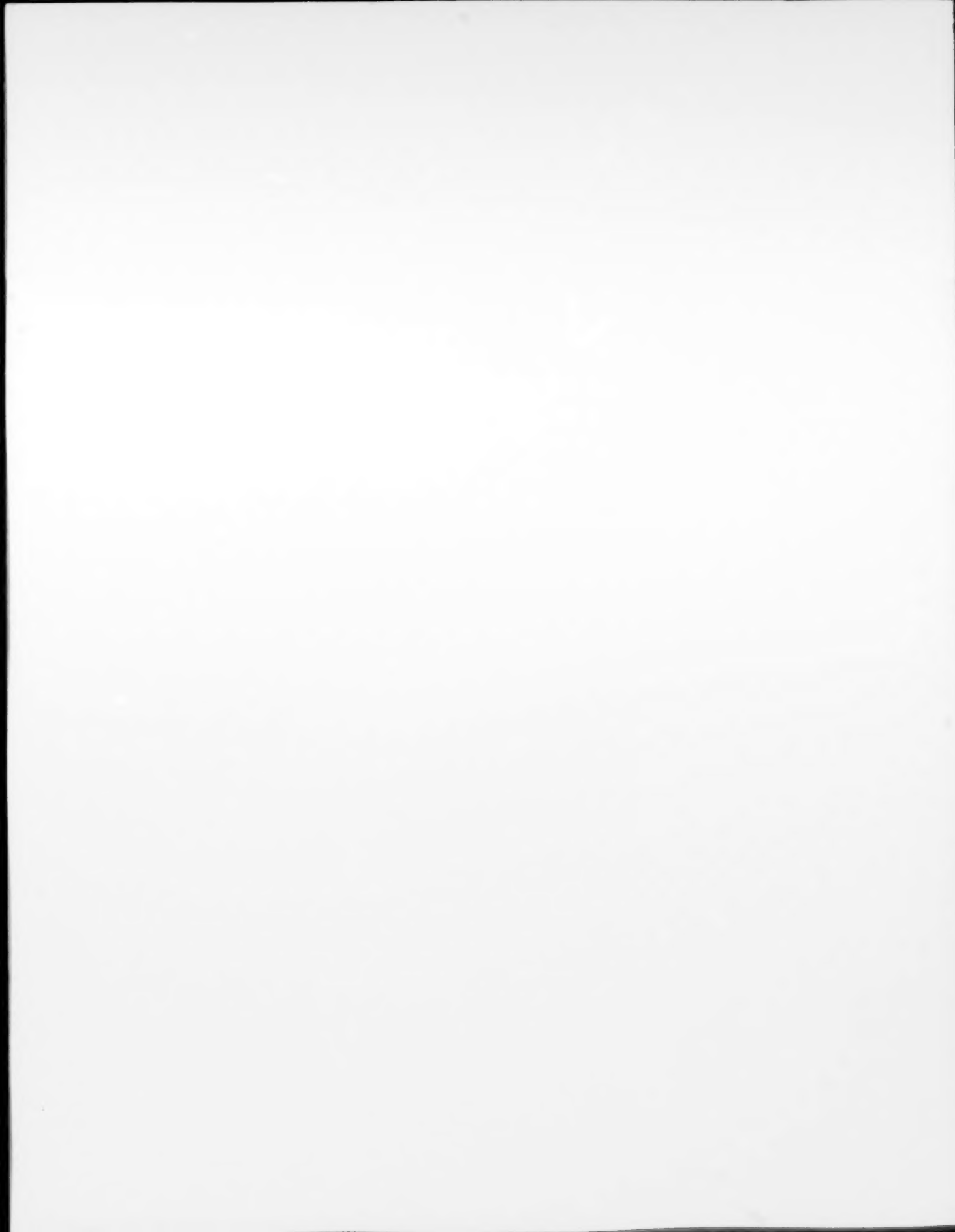
⁸ Aux fins de l'étude d'impact, ne sont compris que les déplacements à l'étranger effectués par des transporteurs domestiques (canadiens).

⁹ Revenus directs et indirects (taxes, impôts, droits d'accise et parafiscalité—prélèvements pour la RRQ, la CSST ou l'assurance emploi).

¹⁰ Compilation spéciale du Service de l'économie et du plan directeur en transport, avril 2003 provenant des données financières d'une entreprise de démarchage d'envergure internationale. L'identité de l'entreprise doit demeurer confidentielle en raison du caractère stratégique des informations financières et économiques.

¹¹ D'après Statistique Canada, de 1992 à 1999, le bénéfice net des entreprises non financières a progressé à un rythme annuel moyen supérieur à 28 %. Après un sommet de 147,5 milliards de dollars en 2000, soit une hausse de 19,5 % par rapport à 1999, suivi d'un repli en 2001, les bénéfices du secteur non financier ont atteint 123,9 milliards de dollars en 2002, en hausse de 9,6 %. Voir : Statistique Canada, *Statistiques financières trimestrielles des entreprises*, n° 61-008-XIF au catalogue, février 2003.

- ¹² D'après les données de Statistique Canada, bien que la croissance des bénéfices annuels des sociétés canadiennes ait été très importante de 1993 à 2000 (plus de 15 % d'augmentation pour six de ces huit années), les bénéfices d'exploitation des sociétés ont atteint un niveau sans précédent de 211,2 milliards de dollars en 2000, en hausse de 21,2 % comparativement au niveau de 1999. Il s'agissait de la deuxième année consécutive de forte croissance des bénéfices, après une progression de 22,5 % en 1999. Après le repli survenu en 2001 en raison d'un contexte d'économie politique difficile à l'échelle mondiale, les bénéfices des sociétés ont augmenté en 2002 pour atteindre leur deuxième plus haut sommet, en hausse de 5,8 % par rapport à 2001 (hausse de 9,6 % pour les sociétés non financières). Voir : Statistique Canada, *Statistiques financières des entreprises*, n° 61-008 au catalogue, février 2003.
- ¹³ International Air and Transport Association, ICTR, *Plan de règlement bancaire*, seules données accessibles.
- ¹⁴ Voir : Commission canadienne du tourisme, *Rapport trimestriel des marchés*, mise à jour du 14 avril 2003, site Internet : http://www.canadatourisme.com/fr/ctc/ctc_index.cfm.
- ¹⁵ Conference Board du Canada, *Prévisions du tourisme international*, mise à jour du quatrième trimestre 2002, Rapport de recherche 2003-3-1, pour la Commission canadienne du tourisme, avril 2003, 66 pages, site Internet : http://ftp.canadatourism.com/ctc/Uploads/fr_publications/InternationalTravelForecastsQ4.pdf.
- ¹⁶ AMEX Canada, en collaboration avec le Conference Board du Canada, *Tendances et prévisions 1997 : industrie du voyage d'affaires au Canada*, Services aux entreprises - marketing d'American Express, 1997, 20 pages.
- ¹⁷ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*, *ibid.*
- ¹⁸ AMEX Canada, en collaboration avec le Conference Board du Canada, *op. cit.*
- ¹⁹ Organisation mondiale du tourisme, *The Impact of the September 11th Attacks on Tourism: The Light at the End of the Tunnel*, Market Intelligence and Promotion Section, Special Report, No. 20, Tourism Recovery Committee, avril 2002, 92 pages. Site Internet : <http://www.world-tourism.org/isroptwto.pdf/1262-1.pdf>.
- ²⁰ Cité dans : Commission canadienne du tourisme, *Bulletin de renseignements sur le tourisme*, n° 13, mai 2003, pages 5-19.
- ²¹ Conference Board du Canada, en collaboration avec American Express, *Tendances et prévisions - Industrie du voyage d'affaires au Canada*, Services aux entreprises, 1997, 20 pages. Selon cette étude, les coûts du transport aérien représentent 37 % de la facture totale alors que ceux liés à la location d'une voiture comptent pour environ 5 % des dépenses de voyage d'affaires. Il s'agit dans ce cas-ci d'une moyenne pan-canadienne.
- ²² Depuis déjà quelques années, les agences de location de véhicules automobiles ont haussé leurs prix en mettant un terme au kilométrage illimité. De plus, les grands fabricants d'automobiles ont changé les règles des programmes de rachat consentis aux agences de location de voitures. Ces dernières ne bénéficient plus du droit à 5 000 km gratuits par mois, soit approximativement la distance parcourue par la majorité des voitures de location. La plupart des fabricants n'offrent aux agences de location que 4 000 km gratuits par mois et demandent de 15 à 25 cents le kilomètre pour la distance supplémentaire. Cette majoration est supposée transmise entièrement à la clientèle des agences de location.
- ²³ Commission canadienne du tourisme, *Bulletin de renseignements sur le tourisme*, n° 13, mai 2003, p. 5.
- ²⁴ Ministère des Finances du Canada, *Elasticités de la demande de transport aérien de passagers : concepts, problèmes et mesure*, parties 1, 2 et 3, site Internet du ministère : http://www.fin.gc.ca/consultresp/airtravel/airtravstdy_1f.html, http://www.fin.gc.ca/consultresp/airtravel/airtravstdy_2f.html, http://www.fin.gc.ca/consultresp/airtravel/airtravstdy_3f.html.
- ²⁵ Certains insistent sur les économies réalisées grâce aux nouvelles technologies et prévoient un impact important sur le nombre de déplacements d'affaires par avion dans les années à venir. D'autres estiment que les gains obtenus en productivité ainsi qu'une efficacité accrue dans les communications entraîneront une croissance dans le nombre de déplacements par avion, particulièrement pour développer ou maintenir des marchés éloignés. De meilleures communications facilitent les échanges avec de nouveaux partenaires d'affaires. Voir : Apogee Research Inc., *Making Connections: How Telecommunications Technologies Will Affect Business and Leisure Air Travel*, prepared for the Federal Aviation Administration, Office of Aviation Policy, Plans and Management Analysis, 1999.
- ²⁶ Commission canadienne du tourisme, *Bulletin de renseignements sur le tourisme*, *op. cit.*
- ²⁷ Tourisme Québec, *Stratégie de marketing touristique 2000-2005*, *ibid.*, p. 23.
- ²⁸ Travel and Tourism : *Executive Report, Some Travel Through 2003*, vol. XX, no. 3-4, 1999, p. 3-4.
- ²⁹ Roy, Jacques et Filiatrault, Pierre, *Étude de l'impact des nouvelles pratiques administratives et des technologies de communication sur la demande de transport aérien des voyageurs d'affaires*, présentée au ministère des Transports du Québec, Institut international de formation en gestion aéronautique civile, Montréal, janvier 1997, 71 pages. L'enquête a été menée auprès de 1139 répondants du milieu des affaires (dont 43 % au Québec) dans sept aéroports du pays, par l'intermédiaire d'une vingtaine d'entrevues personnalisées et la tenue de deux groupes de discussion, l'un à Montréal et l'autre à Toronto, auprès d'individus ayant l'autorité nécessaire pour décider de leur propre chef de faire un voyage d'affaires et en ayant effectué au moins six au cours des douze derniers mois. L'enquête comporte une marge d'erreur de 3 %, 19 fois sur 20.



Les articles publiés dans le Bulletin économique du transport reflètent uniquement le point de vue de leurs auteurs et n'engagent en rien le ministère des Transports du Québec.

Transports
Québec 